

Saab Aero X Concept 2006

NEVS-brevet måndag 3 juni
Föregående lördag 1 juni

1. Volvos vädjan: Behåll bonusen för laddhybriderna

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-05-23, 11:33

Svenska bilköpare har verkligen tagit laddhybriderna till sina hjärtan. Försäljningen har ökat enormt de senaste åren, mycket tack vare att laddhybriderna ofta är förmånliga för tjänste-bilister. Volvo har däremot bara lanserat dyra toppversioner med laddhybridteknik, och det är först nu som premiären för de lite billigare modellerna börjar närma sig.



Ungefär samtidigt finns det planer på att strama åt bonus/malus-systemet och strypa bonusen för många laddhybrider. När mätmetoden för hur premien och skatten beräknas byts ut hamnar många modeller plötsligt över "den magiska gränsen" och tappar sin miljöbonus.

Det här får Volvo Cars att gå ut med en debattartikel i Dagens Industri för att försöka rädda laddhybridbonusen.

"Därmed tappar de sin bonus helt, trots att det i grunden är samma bil och samma utsläpps-mängd som förut. Hit hör nästan alla laddhybrider som finns på den svenska marknaden idag. För Volvo Cars del innebär detta att endast en av våra laddhybridmodeller är berättigad till bonus", skriver företagets svenska vd Kristian Elvefors.

Utan bonus tror Volvo att försäljningen av laddhybrider kommer minska, och att gå över till en helt eldriven bil kommer med andra problem, enligt Volvo: högre inköpspris och få laddsta-tioner. Volvo är alltså övertygade om att laddhybriderna är en "brygga" till mer eldrivna bilar.

"Vår förhoppning är därför att regeringen gör en justering av bonus/malus-systemet som med-ger att dagens laddhybrider alltjämt berättigas till en bonus vid inköpstillfället", skriver Kristian Elvefors.

Klart: Volvo XC40 kommer som billigare laddhybrid – T4 Twin Engine



Erik Söderholm

2. Efter 13 år som Mercedeschef lämnar Zetsche över till svensken Ola Källenius

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-05-24, 12:29, uppdaterad 2019-05-24, 20:34

Efter 13 framgångsrika år lämnar Zetsche över till Ola Källenius, som blir bilindustrins mäktigaste svensk. Och utmaningarna är många för Källenius, som ska leda Daimler AG under övergången till elektrifierade och autonoma fordon.



Ola Källenius, 49 år, tar över efter Dieter Zetsche som chef över Daimler AG.

Daimler AG:s årsstämma med 5.000 av aktieägarna genomfördes i onsdags och avslutades med att Dieter Zetsche tackade för sig. Efter 13 år på vd-posten fick Zetsche, 66 år, ta emot stående ovationer och applåderna ville inte ta slut. Till slut fick en rörd Zetsche göra time-out tecken med händerna och be aktieägarna sitta ner.

Svensken Ola Källenius tar klivet upp från sitt uppdrag som utvecklingschef och tar över efter Zetsche som styrelseordförande i Daimler AG. Ola Källenius är därmed den utan konkurrens mäktigaste svensken inom bilindustrin och han blir även Mercedes första "icke-tyska" chef.

Ola Källenius kom till Daimler-Benz AG 1993 som en del av IMAP (International Management Associate Program). Han inledde sedan sin chefskarriär inom Mercedes genom att börja arbeta i USA-fabriken i Tuscaloosa, Alabama, 1995 när den byggdes upp.

Källenius jobbade med suvmodellerna i USA fram till år 2000 då han flyttades till Woking i England för att jobba med SLR McLaren projektet och blev 2004 chef för Mercedes-Benz High Performance Engines Ltd (tidigare Ilmor).

Den 1 april 2010 blev Ola Källenius utsedd till ny chef för Mercedes-AMG GmbH i Affalterbach. Karriären fortsatte som försäljnings- och marknadschef 2014 och i slutet av 2016 tog han över uppdraget som utvecklingschef efter Thomas Weber.

Ola Källenius har alltså "stått på tillväxt" i ganska många år och han har länge setts som en av några få "kronprinsar" med möjlighet att ta över efter den mycket framgångsrike Dieter Zetsche. Sedan den 1 januari 2015 sitter Ola Källenius med i styrelsen för Daimler AG.

Förutom vaktavlösningen mellan Zetsche och Källenius genomfördes också en del förändringar i strukturen på Daimler AG, som blir ett holdingbolag. Personbilar och skåpbilar bildar ett separat företag 1 november och samma uppdelning görs med lastbilar och bussar.

Motivet för den nya strukturen är att dessa uppdelade företag kan agera kvickare och till exempel samarbeta med externa partners. Att snabbare kunna reagera på marknadens behov är en viktig egenskap för att kunna möta framtidens utmaningar.

Daimlers framtidsplan "Project Future" välkomnas av de anställdas representanter i företagsledningen. Förutom satsningar på olika projekt och investeringar på 35 miljarder euro tryggas också sysselsättningen för de anställda fram till 2030.



Tretton år som vd och styrelseordförande är en lång tid.
Dieter Zetsche, till höger, lämnar över uppdraget till Ola Källenius, 49 år.

Utvecklingschefen: Så ska Mercedes kapa utsläppen i dieselmotorerna

Mercedes svenska utvecklingschef: Vi klarar inte utsläppsmålen utan dieselbilar

Klarar Ola Källenius av Mercedes två största utmaningar?
ARTIKEL FRÅN RECHARGE

Mercedes skippar Priusteknik: "Laddhybrider är bättre"
ARTIKEL FRÅN RECHARGE

Klart: Mercedeschefen kliver ned – ersätts av svensken Ola Källenius

Alla Mercedes-AMG som laddhybrider – ger extra elektrisk knuff

RECHARGE

3. Prov: Mercedes E300de är nya laddhybriden med dieselmotor

Av Joakim Dyredand, Publicerad 2019-04-10 06:23, uppdaterad 2019-04-29 13:54

Är den bättre än Volvos laddhybrid V90 T8?



I profil avslöjas laddhybridversionen av EQ Power-emblem på framskärmarna.

Volvo lade ner diesel-laddhybridspåret. Nu plockar Mercedes upp den bollen och först ut är E-klass. Och Mercedes stoppar inte bara in ett batteri och en elmotor – utan det kryllar av funktioner specifika för diesel-laddhybriden.

Detta ingår i provkörningen:

- Test av den elektriska räckvidden.
- Genomgång av de tekniska hjälpmedlen.
- Hur står den sig mot Volvo V90 T8?

Nu är det upp till bevis. Trots koncernens enorma resurser har de elektrifierade modellerna från Mercedes inte imponerat hittills. Förra generationen bensinladdhybrider av C, E, S, CLC och GLE gav på tok för kort elektrisk räckvidd, runt 33 km enligt NEDC.

Och den helt elektriska versionen av förra generationen B-klass, som bland annat inte var kompatibel med snabbladdning, kändes verkligen som en alldeles för snabbt hopsnickrad produkt.

Nu tar man nya tag under samlingsnamnet EQ, implementerat på Formel 1-bilarna redan 2017 och snart även aktuellt för den helelektriska suvmodellen EQC.

Laddhybridfamiljen kommer under 2019 att bestå av varianter på C-klass, E-klass och S-klass. För den senare är det bara bensinladdhybrid som gäller men för C- och E-klass kommer laddbara versioner i kombination med både bensin och diesel. Observera att E-klass bensinladdhybrid endast är aktuell som sedanmodell.



Den stora skärmen i mitten är inte av pektyp, som i A-klass och GLC. Vredet på kardantunneln fungerar dock bra. Skärmen är så pass stor att vänstra delen skyms av ratten för vissa förare.

Här och nu kör vi E300de. Kombinationen diesel och laddhybrid är marknadens uddafågel, i dagsläget är den enda konkurrenten Audi Q7 e-tron – och den modellen är dessutom inte beställningsbar (igen) förrän senare under året.
Däremot lanserade Volvo denna kombination redan 2013 i form av V60 D6 Plug-In Hybrid, senare med efternamnet Twin Engine och då också i D5-utförande. Modellerna försvann under 2018, när V60 generationsväxlade. Redan från start uppgavs snittförbrukningen till 1,8 l/100 km (48 g CO_2/km) och den elektriska räckvidden till 50 km.



Pinsamt dålig batteripaketering.
Bagagevolymen minskar från 640-1 820 till 480-1 660 liter på laddhybridversionen.



Föregående bensinladdhybrid hette E350e, den uppdaterade versionen heter E300e trots att den är starkare. Dieselns de på slutet kan skapa lite förvirring i löpande text...

Det har gått några år sedan Volvodrivlinan utvecklades men det som förvånar är att E 300 de har nästan identiska siffror. Och all data går att jämföra, Mercedes har nämligen inte redovisat sin förbrukning enligt den nya normen WLTP. Visst, E-klass är ett nummer större än V60, men något framsteg hade jag räknat med.

Observera att när Mercedes väljer att istället redovisa WLTP-siffror kommer skatten att gå upp och bonusen ner (på nyregistrerade exemplar). Provkörningsbilen kommer i alla fall att få en bonus på 23.348 kronor och den har en årsskatt på 1.204 kronor.

Volvo har sagt att det inte är aktuellt med fler dieslar med Twin Engine-teknik. Dylika bilar skulle bli för dyra eftersom en oljebrännare är mer kostsam att utveckla och rena (jämfört med en bensinare) vilket ger ett högre pris ut till kund. Ett intressant svar, speciellt eftersom Mercedes E300de har ett lägre grundpris än Volvo V90 T8 Twin Engine (618.900 kronor)!

På förarplats i E300de är det inte mycket som avslöjar bilen som en laddhybrid. Vid menyvredet på mittkonsolen noteras en extra knapp. Med den växlas mellan lägena Hybrid, E-Mode, E-Save och Charge. Precis som i de flesta laddhybrider. Det sedvanliga vippreglaget för körlägesprogrammen sitter bredvid.



Även denna generationen laddhybrider från Mercedes har laddluckan på stötfångaren. En illa vald plats. En enkel parkeringsskada kan innebära dyra reparationskostnader.



Bilen har laddats över natten i redaktionsgaraget, nu tänker vi se hur den presterar på vår laddhybridslinga som används när vi gör tester.

Ombordladdaren är för övrigt vattenkyld och har en kapacitet på 7,4 kW, det dubbla mot V90 T8 och Passat GTE som tar maximalt 3,7 kW. Med en laddbox tar en full laddning (10–100 procent) 1,5 timmar.

Tidigare under provkörningsveckan har bilen angett runt 37 km efter full laddning. Nu nollställs samtliga färddatorer och plötsligt är räckvidden 50 km. Spännande, men är det verklighetstroget?

Utomhustemperaturen är 3,5 grader och Stockholm bjuder på lätt duggren. Ganska snart hörs hur luftvärmepumpen går igång för att hålla kupétemperaturen i schack och räckvidden sjunker initialt fort. Se diagrammet för fler detaljer. Tur för testet att det inte var kallare, Mercedes har valt att låta förbränningsmotorn starta om det är -3 grader eller kallare, även om batteriet är fullt.

Mercedes nya batteri har en kapacitet på 13,5 kWh, mot tidigare 6,4 kWh. Tyvärr har batteripaketet inte minskat i volym och för detta blir bagagevolymen lidande. Som tillval finns ett hårt extragolv som ger en plan, men högst begränsad lastyta. Detta har Kia, Volvo och VW löst betydligt bättre.

Körningen sker i läge Comfort. Mercedes har kvar sin kluriga teknik som, när du har släppt gasen, lägger på lätt broms för energiåtervinning när du kommer ikapp framförvarande bil.

Med en destination inmatad i navigatorn och/eller med farthållaren aktiv tillkommer en mängd funktioner: Acceleration före backar, hastighetsjustering inför ny hastighet på vägavsnittet och exakta växlingar med mera. Navigationen ser till att eldriften kommer till nytta i tätbebyggda områden istället för att slösas på lands- eller motorväg. Till och med partikelfiltret har en speciell reningsprocess anpassad för laddhybriden.

I elektriskt läge finns ett motstånd i gaspedalen, precis där föraren passerar läget för att förbränningsmotorn måste startas. Likaså, vid körning i Eco-läget kommer ett litet knack i pedalen för att tipsa föraren om att det är lämpligt att släppa gasen och frirulla, till exempel om man kommer ikapp framförvarande, närmar sig en korsning eller når ett nedförslut.



Det är en imponerande mängd funktioner som tillförts, inte bara ett batteri och en elmotor liksom. Men det hade varit fint om man lagt krut på grundläggande köregenskaper.

I likhet med andra laddhybrider lider även E300de av en okänslig bromspedal i glappet mellan energiåtervinning och att de fysiska bromsbeläggen anläggs. Det krävs också en finkänslig fot vid igångsättning, elmotorn ger 440 Nm direkt vilket kan ge obekväma startryck. Detta blir extra tydligt vintertid. Med all kraft på bakhjulen får antispinnsystemet ett styvt jobb.

Mercedes har kommit ikapp när det gäller elräckvidd, nu måste man bara fixa en bättre paketering som inte gör bagageutrymmet litet och svårutnyttjat. Fyrhjulsdrift vore också bra, i likhet med V90 T8 och kommande BMW 530e xDrive Touring.

LADDHYBRIDSLINGAN

Temperatur 3,5 grader		
Kilometer	Snittförbrukning/100 km	Räckvidd
0	–	50
5	33,1 kWh	40
10	28,7 kWh	29
15	31,8 kWh	18
20	30,9 kWh	12
25	28,9 kWh	9
30	26,8 kWh	6
35	26,1 kWh	2

Motorn startar	
Kilometer	38,1 km
Snittförbrukning	25,8 kWh/100 km
Snittfart	33 km/h

MERCEDES E 300 de
TEKNISKA DATA

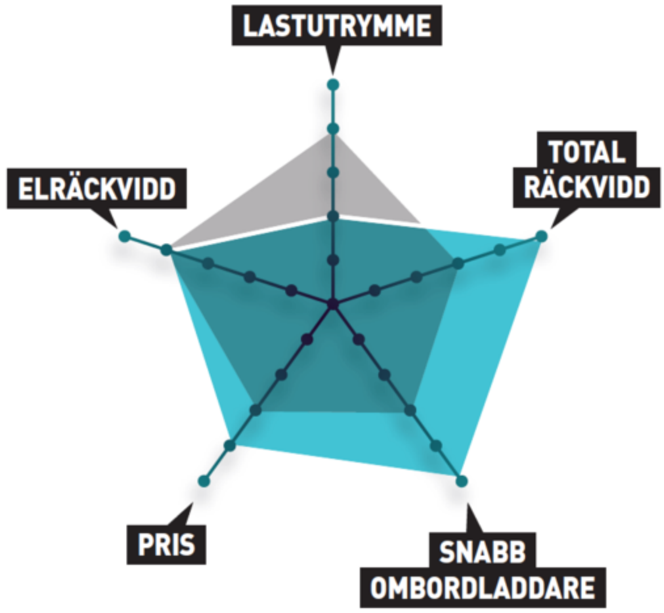
MOTOR: R4, turbo, diesel/laddhybrid, 1 950 cm^3, 194 hk vid 3 800 r/min, 400 Nm vid 1 600 r/min. Elmotor 90 kW (121 hk), 440 Nm. Systemeffekt 306 hk/700 Nm. 9-stegad automatlåda, bakhjulsdrift.

KAROSS: L/b/h 4 933/1 852/1 474 mm. Axelavstånd 2 939 mm. Tjänstevikt 2 210 kg. Bagagevolym 480–1 660 l.

PRESTANDA: 0–100 km/h 6,0 sek. Toppfart 250 km/h. Förbrukning 1,7 l/100 km/h. CO_2 44 g/km.

PRIS: 606 900:–. Aktuell nu.

PERSONLIGHET



MERCEDE E 300 de
VOLVO V90 T8

SUMMERING

BÄST: Tyst dieselmaskin, fin fjädringskomfort och bra grundpris.

SÄMST: Svårdoserade bromsar och ryckig igångsättning.

★★★½



RECHARGE

4. Skoda Superb nu som laddhybrid

Av Erik Söderholm, publicerad 2019-05-24 06:55, uppdaterad 2019-05-24 11:03

– och lanserar ny elbil för under 20.000 euro



Hittills är det Volkswagen och Audi som haft ledartröjan när det gäller elektrifiering inom VW-koncernen. Skoda och Seat har än så länge inte haft så mycket att erbjuda, men snart blir det ändring.

Seat har till exempel visat upp en eldriven konceptbil som baseras på Volkswagen ID, och nu kommer också några nyheter från Skoda.

Först ut är familjebilen Skoda Superb som nu kommer som laddhybrid. Det blir en enormt viktig modell på den svenska marknaden, särskilt eftersom den också kommer som kombi, och den kommer ta upp kampen mot Kia Optima Plug-in Hybrid, Mitsubishi Outlander PHEV och koncernkollegan Volkswagen Passat GTE.

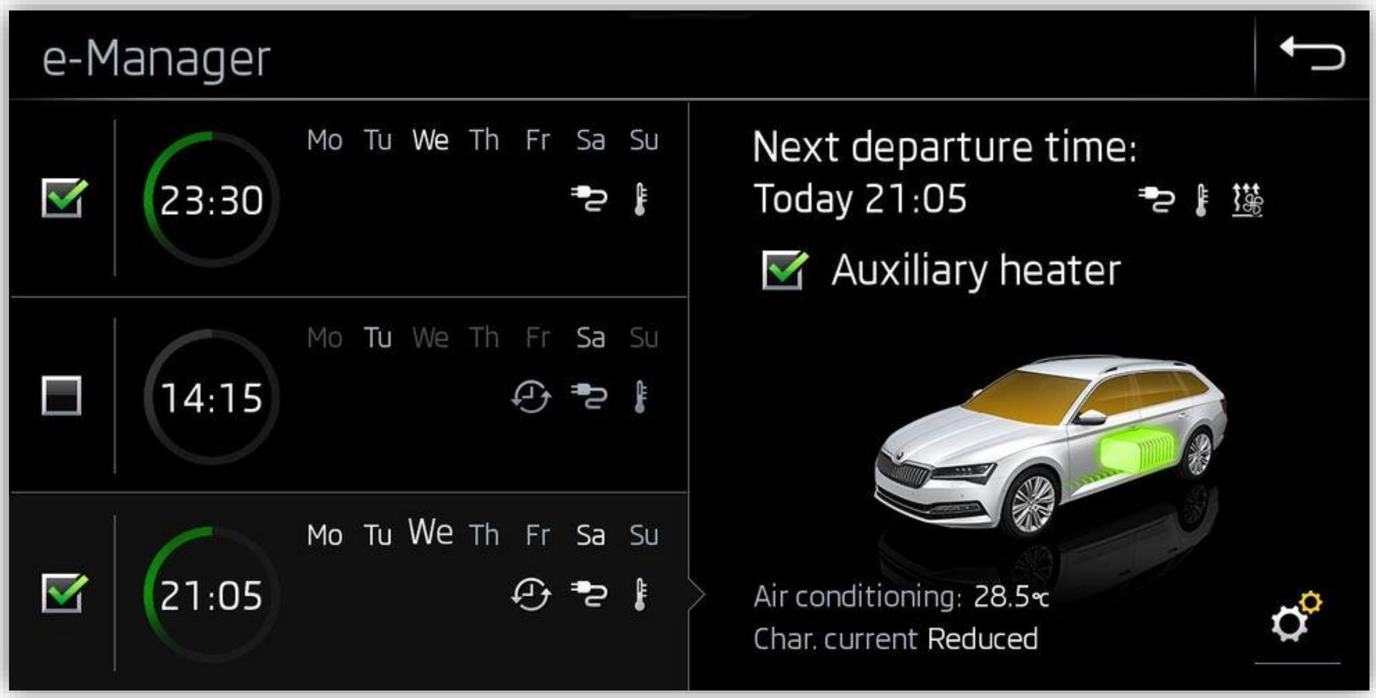


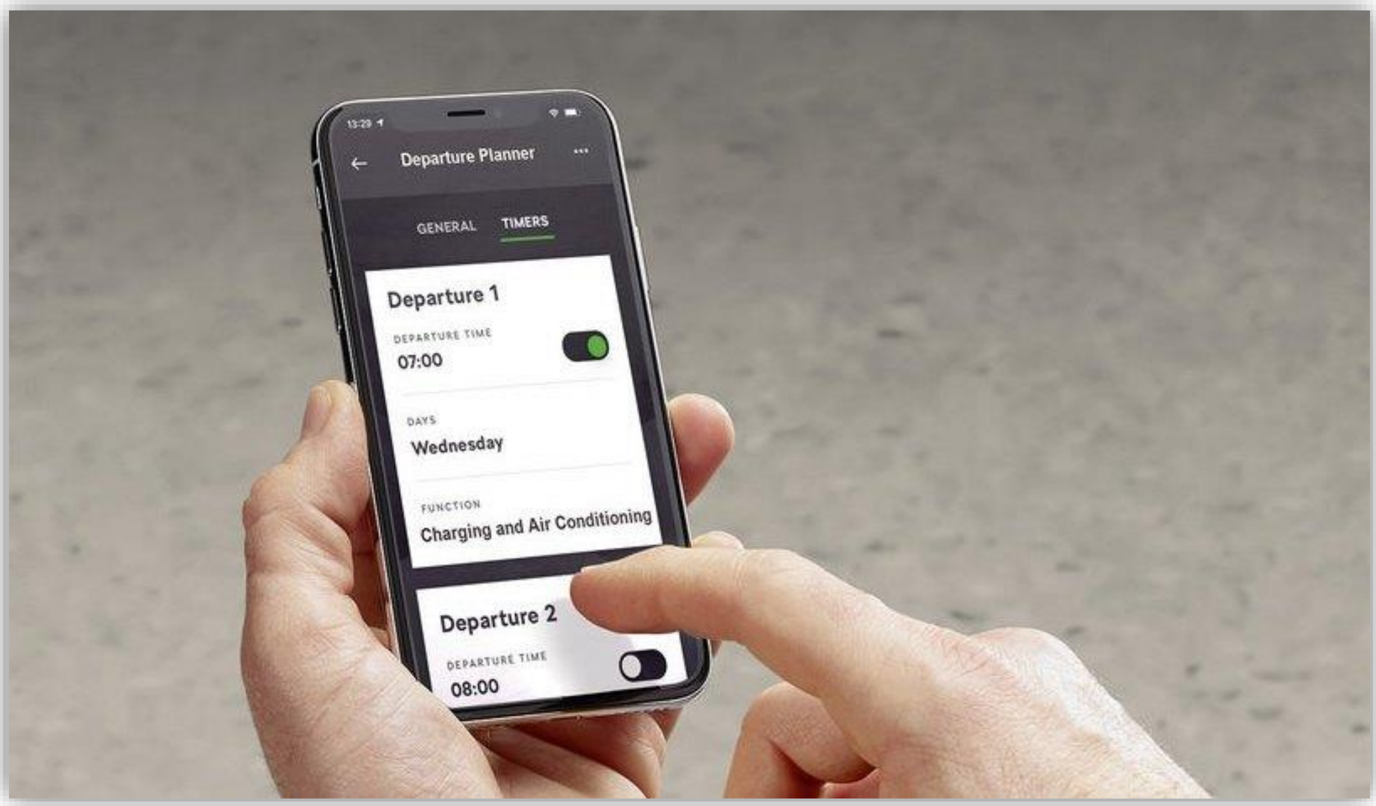


Skoda Superb iV, som modellen heter, har samma drivlina som just Passat GTE vilket innebär en 1,4-liters bensinmotor plus en elmotor. Totalt har bilen 218 hästkrafter och 400 Nm.

Batteriet på 13 kWh ger en räckvidd på upp till 5,5 mil enligt WLTP-körcykeln, vilket är något kortare än Kia Optima men lika långt som uppdaterade Passat GTE.

Skoda Superb får också ett ansiktslyft med en del nya tillval och finesser. Dit hör till exempel ett infotainmentsystem med 9,2-tumsskärm och digitala instrument. Föraren kan också hålla koll på laddningen eller sätta igång klimatanläggningen med en mobilapp (ingår i ett år från köpet men kostar därefter extra, oklart hur mycket).





Skoda Superb iV kommer med dragkrok och får också ett så kallat Trailer Assist-system som håller koll på omgivningen och hjälper föraren när man backar med släp.

En nackdel är dock att batteriet inte är placerat under bilen utan istället under bagagerumsgolvet. Därmed minskar bagageutrymmet i kombiversionen från 660 till 510 liter.

De svenska priserna är inte klara och Superb iV går att beställa först tidigt 2020.



Den andra nyheten som Skoda bjuder på är en väldigt lågt hängande frukt i form av en Skoda-version av eldrivna småbilen Volkswagen e-Up.

Den heter Skoda Citigo iV och främsta säljargumentet här är att modellen slinker in under 20.000 euro. Vad det innebär i svenska kronor återstår dock att se, några svenska priser är inte heller här officiella.



Skoda Citigo iV har en elmotor på 61 kW (83 hästkrafter), ett 36,8 kWh-batteri och en räckvidd på 26,5 mil enligt WLTP-körcykeln. Laddhastigheten är begränsad till 40 kW och 0–100 km/h går på 12,5 sekunder. Främsta funktionen för Citigo iV sägs vara att vänja Skodahandlarna vid elbilar och de modeller som kommer om några år.



Uppdatering: Vi har ändrat en formulering i texten om att uppdaterade Passat GTE skulle ha längre räckvidd enligt WLTP än Superb iV. Vi beklagar felet.

Erik Söderholm

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. BMW X5 M50i officiell med 530 hästkrafter

Mattias Rabe

23 maj 2019

I väntan på nya BMW X5 M lanseras nu X5 M50i, en M Performance-suv med 530 hästkrafter och 750 newtonmeter.



När nya BMW X5 presenterades förra sommaren gjorde den det med fyra olika motoralternativ – xDrive40i, xDrive50i (säljs ej i Europa), xDrive30d samt M50d. Som du ser är ett av alternativen en så kallad M Performance-bil, nämligen dieselmodellen X5 M50d med rak dieselsexa på 400 hästkrafter och 760 newtonmeter som gör 0-100 km/h på 5,2 sekunder.

Nu kommer ytterligare en M Performance-variant, en bensindriven som toppar X5 xDrive40i med råge. 40i-motorn levererar ”bara” 340 hästkrafter 450 newtonmeter, något som räcker till 0-100 km/h på 5,5 sekunder.

X5 M50i heter nya modellversionen som med lätthet kan fylla en stor del av den lucka som ännu är öppen i väntan på nya BMW X5 M. För vad sägs om en 4,4 liter stor V8 som med Twin-Power Turbo-teknik, det vill säga N63-motorn som även sitter i bland annat M850i xDrive. Specifikationerna är desamma som i nämnda 8-serie, det vill säga effekt på 530 hästkrafter mellan 5 500 och 6 000 r/min och maxvrid på 750 newtonmeter mellan 1 800 och 4 600 r/min.

V8:an är kopplad till en åttastegad Steptronic-automatlåda som även kan manövreras manuellt via paddlar på ratten. Kraften från motorn går via en elektronisk M-differantial ut till samtliga fyra hjul. Med rätt grepp mot underlaget tar det 4,3 sekunder för hjulen att försätta suven till en hastighet av 100 km/h. Det är bara 0,1 sekund långsammare än gamla X5 M.

För att X5 M50i, som ju är ett högbygge trots allt, ska kunna ta kurvor rätt och hålla sig på asfalten har BMW:s ingenjörer arbetat fram modellspecifika hjulupphängningar och försett den med adaptiv M-fjädring. Stötdämparna kan ställas in i olika lägen varav Sport-läget sänker markfrigången med två centimeter. Samma sänkning sker i hastigheter över 138 km/h oavsett körläge.



Skulle man få för sig att köra ut i terrängen med X5 M50i och är rädd om bilen går det att höja markfrigången med fyra centimeter, med standardläget som utgångspunkt.

M50i-versionen av X5 kännetecknas av bland annat stora luftintag i fronten, 21-tumshjul, M-ratt och M-emblem på bland annat växelväljaren. Skulle man ändå vara osäker på vilken bil det är man kliver in i är det bara att slå ett öga på dörrtröskeln. Där finns nämligen en upplyst in-stegslist med M50i tydligt utskrivet.

Just nu är alltså M50i herre på täppan i X5-familjen, men inom kort kommer alltså nya X5 Mav generation G05 som förväntas ha över 600 hästkrafter. Gamla X5 M (generation F15) hade 575 hästkrafter, 20 fler än generationen innan(E70).

Som ett tillägg till artikelns första stycke; I höstas presenterades även laddhybridvarianten av nya X5, kallad BMW X5 xDrive45e iPerformance.



Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

6. Mitsubishis modeller ska växa och krympa

Peter Klemensberger 23 maj 2019

Mitsubishi ser över paletten och ska särskilja modellerna mer samt bygga sina bilar på plattformar från Nissan och Renault.



Mitsubishi Engelberg Tourer Concept ger en hint om kommande Outlander.

Mitsubishi städar upp i modellpaletten. En källa inom företaget har för Autocar avslöjat att man ska särskilja sina modeller storleksmässigt. Arbetet börjar nästa år och målet är att det ska skilja cirka 20 centimeter i längd mellan modellerna Outlander, Eclipse Cross och ASX.

I och med det kommer nästa Outlander att bli större och kommande ASX att krympa. Bilarna ska bygga på samma plattformar som koncernkollegorna Nissan och Renault.

Kommande Outlander ska finnas i såväl bensin, diesel som laddhybridutförande och inspireras av konceptet Engelberg Tourer, enligt källan. Eclipse Cross kommer som både hybrid och laddhybrid medans ASX ska erbjudas i ett helt eldrivet alternativ.

Rådande suvtrend passar Mitsubishi perfekt, menar källan, då biltypen ligger i märkets DNA, men gör även kompakta bilar. Mitsubishi har tidigare gått ut med att man inte ger upp sedaner eller småbilar. Nästa Mirage/Space Star/Coltkommer med största säkerhet med eldrift och idén att göra en världsbil som passar alla marknader ger man upp.

– Om du bygger en bil för både Asien och Europa kommer du inte tillfredsställa någon. Antingen blir den för lågt specad eller för högt, beroende på ditt perspektiv, menar källan.

7. Toyota räknar med att bränslecellsbilar blir lika billiga som hybrider

Mattias Rabe 23 maj 2019

Toyota satsar vidare på vätgasdrivna bränslecellsbilar och förväntar sig att tekniken blir betydligt billigare framöver. I samband med att tredje generationen bränslecellsbilar lanseras ska de inte behöva kosta mer än hybridbilar.



För fem år sedan presenterade Toyota bränslecellsbilen Mirai. När vi provkörde modellen hösten 2015 fanns den redan till försäljning i Japan och USA. Först under sommaren 2016 fick Sverige ta del av Mirai som fortfarande finns att leasa i vårt land.

I dagsläget är en bränslecellsdriven Mirai för kostsam för kreti och pleti, tekniken är nämligen ännu i sin linda. Det kommer dock att bli ändring på det i framtiden – som med all annan teknikutveckling. Toyota, som nyligen har byggt klart en japansk fabrik för tillverkning av bränslecellsstackar som ska ta årsproduktionen från 3 000 till 30 000, förväntar sig nämligen att konsumentpriserna kommer att sjunka framöver och i slutändan räknar de med att en bränslecellsdriven bil inte ska kosta mer än en hybridbil.

– I samband med tredje generationen förväntar vi oss fullt ut att kostnaderna för bränsleceller är jämförbara med hybrider. Vi tror att bränslecellsbilar har stor potential, sa Toyota Europas försäljnings- och marknadschef Matt Harrison under onsdagen vid en konferens anordnad av Automotive News Europe.

Mirai räknas som första generationens bränslecellsbil och kommer ”inom kort” att avlösas av en ny, andra generation med förbättrad bränslecellsteknik. Tredje generationen bränslecellsbilar väntas dyka upp inom tio år, det vill säga senast i slutet av 2020-talet.

Toyota satsar på flera olika teknikspår för att sänka utsläppen av koldioxid, vilket är ett måste, kanske framför allt i Europa som från och med 2021 kräver att varje biltillverkares bilar i genomsnitt maximalt släpper ut 95 gram per kilometer. Bränslecellstekniken är en, rena elbilar en annan och hybrider en tredje.

Redan i dag ser Toyota ut att klara 2021-gränsen tack vare märkets alla hybridmodeller som i Europa och Ryssland står för 46 procent av märkets totala försäljning i området, och sett till enbart Västeuropa hela 60 procent av försäljningen. Hybridandelen hade kunnat vara ännu högre om inte utbudet hade varit begränsat i förhållande till efterfrågan, enligt Matt Harrison som också säger att kostnaden för hybridtekniken har sänkts med 75 procent sedan första generationen Prius såg dagens ljus för 22 år sedan.



– Vår nästa generation hybridteknik kommer att bli ännu billigare, sa Matt Harrison under konferensen i går.

LÄS MER: Toyotas batteriutveckling öppnar för elbilar

Mindre platina

Bosch, som även de ser en framtid för bränsleceller, är inne på samma spår som Toyota, det vill säga att tekniken kommer att bli betydligt billigare framöver. De ser en kraftig minskning av ädelmetallen platina i bränslecellerna. Platina är ett mycket dyrt grundämne, dyrast av alla metaller, som finns i begränsad omfattning. Boschs framtida bränslecell ska inte behöva mer platina än vad som finns i dagens dieselbilars katalysatorer.

Toyotas nästa generation bränslecellsbilar förväntas använda en tredjedel platina i jämförelse med vad som finns i dagens Mirai.

Europa vs Japan

I Europa och kanske framför allt Sverige har man ännu inte gjort några större satsningar på vätgasinfrastrukturen, däremot Japan satsar hårt. Landet vill visa upp ett vätgassamhälle i samband med OS 2020. Samma år har Japan för avsikt att sälja 40 000 bränslecellsdrivna fordon, tio år senare 800 000 stycken.

LÄS MER: Japan hårdsatsar på solid-state-batterier

GALLERI
Toyota Mirai Fuel Cell Sedan
136 bilder

8. Audi bekräftar superlyxig A8 – comeback för Horch?

Mattias Rabe

23 maj 2019

Audi A8 är inte lyxig nog, det finns utrymme för än mer av den varan. Kan det vara så att Audi till sist väljer att blanda in namnet Horch?



På Audis 130:e årsstämma som hölls i Ingolstadt tidigare under torsdagen kom det fram en hel del intressant information. Bland sa företagsledningen att man vill leda förändringen i premiumsegmentet med den mest attraktiva formen av hållbar mobilitet, att grunden är att ytterligare effektivitetsutveckla utifrån den transformationsplan som anses ha påbörjats framgångsrikt, att man har som mål att 40 procent av försäljningen ska utgöras av elektrifierade modeller år 2025 och att man ska påbörja en planerad uppskalning av mobilitetstjänsten Audi on demand.

Långt ned i pressmeddelandet som skickades ut efter årsstämman finns en liten mening som fångar vårt intresse lite extra. Meningen säger att Audi bekräftar en framtida expansion av A8-familjen för att inkludera ett nytt, särskilt lyxigt och prestigefyllt derivat.

Meningen stärker helt klart vår övertygelse att Audi tänker skapa en extra lyxig A8 med namnet Horch som draghjälp, precis som inofficiella uppgifter uppgav i höstas. Audi nämner förvisso inget om Horch men det är ingen vill gissning att de sneglar på Mercedes som använder anrika namnet Maybach i extra exklusiva modeller av S-klass.

Bilmärket Horch grundades av August Horch 1904 innan det 1932 uppgick i Auto Union tillsammans med Audi (även det grundat av August Horch 1909), DKW och Wanderer. Väldigt kort och förenklat.



Audi A8 W12 är på väg att möta sin överman sett ur ett lyxperspektiv.



Horch 853 Sport Cabriolet by Voll & Ruhrbeck 1935–37

9. Teslas vaktläge ”Sentry Mode” kan vara olaglig

Av Selma Jennervall, publicerad 23 maj 2019 15:53

Teslas vaktläge Sentry Mode är under luppen, skriver Ny Teknik. Funktionen som är skapad för att fånga personer på bild som försöker stjäla bilen kan bryta mot dataskyddsförordningen GDPR – om du inte ser till att sätta upp en stor skylt.



FILM: *https://youtu.be/6OvbBoCh8Ds*

Vaktläget Sentry Mode är en funktion som Tesla lanserade i februari. Tanken är att inspelnings-kameror automatiskt ska aktiveras om en misstänkt förövare kommer för nära bilen. Filmerna sparas sedan automatiskt i en hårddisk och skickas vidare till Teslas servrar.

Vid ett mer tydligt inbrottsförsök aktiveras också bilens larm och en notis skickas till ägarens mobiltelefon. Samtidigt börjar klassisk musik spelas i bilen, närmare bestämt Bach.

Den här funktionen finns i Teslas Model 3 och nyare årsmodeller av Model X och S.

LÄS MER: **Här finns billiga versionen av heta Tesla Model 3**

Kan vara olaglig

Men nu har det visat sig att Sentry Mode kan vara olaglig.

Den nya dataskyddsförordningen GDPR innebär att du måste ha fullgott skäl att hantera per-sonuppgifter för att få sätta upp kameror på allmän plats. Bilder och videor där människor går att identifiera hamnar just under personuppgifter.

Ett fullgott skäl kan vara att beivra brott, men det finns en hake – du måste tydligt informera om att kameraövervakning sker så att den som inte vill bli filmad kan undvika det. Det finns ett undantag som innebär att man har rätt att ha övervakningskamera i sitt eget hem och på sin egen tomt. Men kameran får inte filma utanför tomtgränsen utan att informera om det.

Sentry Mode har en varningsskylt på displayen i bilen som visas när kamerafunktionen kickar i gång. Problemet? Displayen syns inte för någon som inte tittar in i bilen.



LÄS ÄVEN: [9 bästa elbilarna just nu]

Krävs skyltar på bilen

Ny Teknik skickade över videoklipp tagna av Sentry Mode till Datainspektionen för att kolla om funktionen bryter mot GDPR.

– Som det ser ut på filmerna ni skickade kan man ganska tydligt komma att se människor runtomkring bilen och så fort man kan identifiera någon är det en form av personuppgiftsbehandling och då hamnar det under GDPR, säger Jeanette Bladh Gustafson, som är jurist på myndigheten, till Ny Teknik.

– Egentligen skulle det behöva sitta en varningsskylt på bilen. De krav som finns på kameraövervakning är att det ska finnas kontaktuppgifter till den som bedriver övervakningen. Man ska kunna kontakta den personen och få veta varför man blir kamerabevakad.

Det innebär i praktiken att en Tesla med funktionen Sentry Mode behöver ha skyltar som syns från alla håll och som informerar om övervakningsfunktionen. Dessutom ska skyltarna innefatta kontaktuppgifter till den personen som bedriver bevakningen.

Ny Teknik meddelar att de har varit i kontakt Teslas svenska presstalesperson som väljer att inte kommentera Datainspektionens utlåtande om Sentry Mode.

LÄS ÄVEN: [Straffskatt på elbilar kan höjas 5 600 procent]

Selma Jennervall

Feber

10. 50 år sedan Porsche presenterade 914

Av Bobby Green 2019-05-26 kl 15:30

Tut i luren!



Nu fyller Porsches lilla modell 914 hela 50 år vilket givetvis är värt att fira och hylla. Sportbilen med mittmotor kallades även VW-Porsche 914 och var ett samarbete mellan Volkswagen och Porsche. 1969 ägde lansering rum på bilmässan i Frankfurt.

Tanken med bilen var att ta fram ett komplement till 911 samtidigt som Volkswagen skulle få rida lite på sportbilsvågen. Modellen erbjöds med antingen en boxerfyra på 1,7 liter hämtad från Volkswagen Typ 4 (914/4) eller en boxersexa på 2,0 liter hämtad från 911 T (914/6). Den förstnämnda tillverkade man 115.646 stycken av medan det bara blev 3350 stycken med sexan tillverkade. Anledningen var att priset var för högt, och att det då inte skiljde särskilt mycket från att köpa en 911 istället.

Hardcore Porsche-fans har väl kanske inte så mycket till övers för modellen men den är ändå ganska charmig. På sin tid blev den mycket populär bland surfare i Kalifornien och idag är det trevligt att se dessa klassiker när man är på bilträff.

Den 2 juni anordnar Porsche Museum "Typically Porsche Day" där man uppmärksammar modellen och över 120 stycken ägare kommer att komma dit med sina bilar.

ALLT OM BILAR

11. Power Big Meet: ”Det är vårt datum de har tagit”

Av Selma Jennervall, Publicerad 23 maj 2019 13:07

De är varandras största konkurrenter, Västerås Summer Meet och Power Big Meet. För tredje året i rad tvingas bilentusiasterna välja vilken av träffarna de vill besöka – giganterna äger rum samtidigt, 4-6 juli.



Power Big Meet, när de fortfarande huserade i Västerås.

FILM: https://www.expressen.se/tv/livsstil/allt-om-bilar-1/missa-inte-sommarens-bilfester/

2016 tog Power Big Meet sitt pick och pack och flyttade från Västerås till Lidköping. Kvar lämnades en stad som fortfarande ville ha sin bilträff, så entreprenören Klas Brink tog saken i egna händer och Västerås Summer Meet föddes.

Nu arrangeras de stora bilträffarna på samma helg – för tredje året i rad. Något som Bibi Andersson från Power Big Meet ställer sig kritisk till.

– Det är ju vårt datum som de har tagit. Vi har haft den helgen sedan 1978. Jag tror att båda skulle få fler besökare om de (Västerås Summer Meet, reds. anm.) bytte datum. Folk vill åka till båda träffarna. Klas Brink försöker konkurrera ut oss, säger hon.

LÄS ÄVEN: Här är sommarens bilträffar i Sverige

Målet är att vara Sveriges bästa bilträff

Klas Brink, arrangör av Västerås Summer Meet, ser på krocken med andra ögon.

– Alltså, det är ingen som äger ett datum. Jag hade gladeligen bytt datum om det gick, men det går inte här i Västerås. Staden har annat som också är inplanerat. Dessutom var det inte jag som valde att flytta träffen, det var Power Big Meet. Man får stå sitt kast, svarar han.

Däremot är han inte särskilt bekymrad över konkurrensen.

– Vi har inget problem med det. Vi är inte samma träff som var förut. Målet är inte att vara Sveriges största bilträff utan Sveriges bästa och vi har mycket fler aktiviteter nu än innan.

LÄS MER: Peters galna bygge: Volvo med Lamborghini-motor

Närmre avstånd lockar fler

Trots konkurrensen upplevde båda arrangörerna att förra sommarens träffar gick bra.

– Förra sommarens träff var bra med en blandad kompott av människor. Vi har ju fått fler besökare från Europa sedan vi flyttade till Lidköping. Det är inte lika långt att köra, vilket lockar fler, berättar Bibi Andersson.

– Däremot märkte vi av att det var fotbolls-VM som många stannade hemma för att se, men det tror jag att alla stora ställen märkte av, fortsätter hon.

Västerås Summer Meet såg till att lösa det problemet.

– Vi visste att många var intresserade av VM, så vi såg till att skaffa licens för att visa fotbollen på vår stora restaurang. Det var trevligt och jag tror att vi tjänade på det, säger Klas Brink.

LÄS ÄVEN: Power Big Meet: Pappas skräckupplevelse – min dröm

Stort intresse i landet

Båda två ser mycket fram emot sommarens träffar och letar ständigt efter inspiration.

– Vi är väldigt beroende av att inte bara besökarna, utan invånarna i Västerås tycker att det är bra. Så vi lyssnar på vad folk har att säga om vad som kan göras bättre. Vi ser till att samarbeta med de som har aktiviteter utanför fältet så våra besökare är nöjda hela vistelsen, säger Klas Brink.

Bibi Andersson tycker att det är roligt att så många är engagerade.

– Intresset i landet är väldigt stort, så det finns absolut underlag för många träffar. Det är en stor social tillställning och alla respekterar varandra, oavsett preferenser. Ibland ser vi till att åka på andra träffar för att få inspiration. Det ger oss både nya idéer och bekräftelse i att vi gör vissa grejer som funkar väldigt bra, berättar hon.

Klas Brink ser också bilträffarna som en möjlighet för folk att umgås.

– Det handlar inte längre bara om bilar, utan om hela kulturen runtom. Största glädjen är folk som kommer fram och berättar hur nöjda de är. När man får höra det gång på gång, då blir man väldigt glad.

SVENSKA DAGBLADET

12. Superswedes – drömmen om ett land och en bil

Jonas Fröberg lördag 25 maj 2019

Ingen anade vilken succé bilen skulle bli, ännu mindre att den skulle förändra bilden av ett helt land. Det här är en berättelse om mod och framtidstro, men också om spruckna drömmar. Berättelsen om Saab 900.



Monte Carlo 1981. Björn Borg och Ingemar Stenmark
lojt lutande mot sina Saab 900 Turbos. Stenmarks var terrakottaröd med takräcke.

Reklamkampanjen blev Sveriges genom tiderna kanske mest lyckosamma. I de första annonserna hade Björn Borg pannband, och hans ljusblå bil var såklart en turbo.

Reklamkampanjen bestod av ett ord: ” Superswedes”. Året var 1978. Senare anslöt Ingemar Stenmark.

Blubb blubb blubb. Det mullrar djupt ur det rektangulära avgasröret, som en föraning om ett våldsamt oväder.

Garageporten gnisslar upp på Saabs bilmuseum i Trollhättan.

Varvtalet stegras långsamt när jag sakta kör in min egna svarta Saab 900 Aero från 1990 genom portarna, en andlig resa in i Saab 900:s förgångna som kan berätta något mer än om en plåtbil.

Berätta något om Sverige. I en speciell tid. Handslagen är fasta och kaffeångan mustig. Tre pensionerade Saabchefer tar emot inne på museet. Gunnar Larsson, Stig-Göran Larsson och Gunnar K Johansson. Som tidigare tekniska direktörer och utvecklingsingenjörer under de betydelsefulla åren på 1970-talet minns de hur den banbrytande bilen kom till – men också hur vass kniven var mot strupen.

Ett misslyckande hade inneburit slutet.

Vi går tillbaka till hösten 1974. Det var oljekris. Bilindustrin vred sig i plågor och lilla Saab hade endast två bilmodeller – små och udda: Saab 96 som Saabingenjörerna hade lappat och lagat sedan starten 1947. Och så Saab 99, lanserad 1967 och sträv i kynnet som en norrbottnisk tallhed.

En bilmodells livslängd är normalt åtta år och Saabs ”nya” 99 var redan sju år. Samtidigt rasslade det i BMW:s och Mercedes avfyringsrör för nya modeller.

Den nye tekniske direktören Henrik Gustafsson ville bygga en helt ny modellserie. Som gick emot allt vad karga Saab tidigare hade stått för.

Projekt X29 startade. Och det pratades om lyx.

– Men det fanns varken pengar eller lust hos investerarna, säger Gunnar Larsson.

Han var med i projektgruppen och blev senare teknisk direktör.

– Vi fick snart order från företagsledningen: glöm det.

Ingenjörerna hade då redan under radarn hunnit bygga en så kallad attrapp, en hel bil utom karossen. – Vi gömde den i bokföringen, skrev den på andra konton. Attrappen blev nog kaffeved, säger Gunnar Larsson och skrattar.

Den internationella oljekrisen övergick i industrikris 1976. Samtidigt kom hårdare krockkrav i USA. Bilarna måste klara en kollision i 50 kilometer i timmen med tre fjärdedelar av framrutans infästning intakt.

Det klarade inte Saab-bilarna. Alls.

Reglerna skulle börja gälla från 1978.

Gunnar Johansson tar en slurk kaffe. Han berättar om mars 1975. Hur han med fjärilar i magen kallades in till bilföretagets tekniske direktör Henrik Gustafsson.

– Jag blev jättenervös. Hans sekreterare Maj-Lis Stiernstrand tittade på mig, log och sa: ”Det är inget farligt, Gunnar. Ta det lugnt.”

– Inne på kontoret sade Gustafsson: ”Vi ska utveckla 99:an för att möta amerikanska krockkrav. Vi har börjat skissa på det och jag vill att du ska ta ett jobb där.”

Projektet fick namnet X36. Man experimenterade med en starkt förlängd front där hela förlängningen låg framför framaxeln. Tre provbilar byggdes vintern 1976. – De såg inte kloka ut, som krokodiler, säger Gunnar Johansson. Man tog omtag, flyttade fram framaxeln fem centimeter och chefsdesignern Björn Envall såg till att skapa en ny front. Bilen förlängdes totalt med 21 centimeter. Vips så hade man en större bil med harmoniska former.

Samtidigt skakade marken under ingenjörernas fötter: under 1977 bestämdes att Saabs och Volvos biltillverkning skulle gå ihop. Det var som att slå ihop elementet jord med elementet luft.

Men det som kallades decenniets industriaffär sjönk ihop som en sufflé, sturskt punkterad av just Saabs ingenjörer, som var rädda för att försvinna i ett större Volvo. Men deras sturskhet lämnade stora frågetecken inför framtiden. Den nya uppsminkade 99:an fick bara inte misslyckas. Då skulle Saab gå i graven.

"De såg inte kloka ut, som krokodiler.”

Gunnar Johansson om de tre provbilar som byggdes vintern 1977.
Sedan flyttade man fram framaxeln fem centimeter.

Lanseringen var planerad till den 16 maj 1978. SvD har sett interna PM där bilen kallades Saab 101 så sent som 1977. Till slut bestämde personbilschefen Sten Wennlo namnet till Saab 900, som anspelade på en ny och lyxigare bil. Wennlo mötte stort motstånd från sin egen marknadsavdelning som ansåg att det var att lura kunderna. De vägrade att kalla bilen Saab 900.

Klockan tickade.

Tillbaka till Saabmuseet.

Jag tar plats bakom ratten på den ljusblå museibilen, en Saab 900 GLE med tillverkningsnummer 17. Den mustiga kupédoften, som är exakt likadan som i alla 99:or och 900-bilar, slår emot mig. Vänsterfoten vilar skönt mot durken (Saab 99 hade varit för trång för förarens vänsterfot) och vi lufsar ut på Trollhättans gator.

En viktig pusselbit till Saab 900:s storhet kommer nu upp till ytan – ingenjörsarbetet.

I tysthet hade man ändrat jättemycket från 99:an. Man hade ökat axelavståndet och spårvidden, gjort fjädringsvägen längre och bekvämare och styrningen mer distinkt. Allt borgade för starkt förbättrade vägegenskaper.

Klimatproven kördes på en sjö utanför Kiruna och på raksträckorna mot Gällivare.

Jag vrider vredet för friskluften – bilen fnyser till; spjällfunktionerna styrs med vakuumimpulser. Det var dyrt. Bra.

Själva bilen var riktigt bra. Nu skulle den bara säljas.

Ledningen jobbade samtidigt fram två nya strategier som äntligen skulle få hela förlusthumlan bil-Saab att flyga – över hela världen.

Den nya 900-modellen utgjorde själva förutsättningen. Den skulle få bil-Saab att ändra karaktär från norrbottnisk skogsarbetare till snajdig internationell arkitekt, och två mycket ovanliga ord i Trollhättan uttalades nu högt: Lyx. Export.

Vägen mot lyx hade försiktigt inletts. Redan 1972 fick sportlyxiga Saab 99 EMS insprutningsmotor och omsusade lättmetallfälgar med mönster som fotbollar. Lyxresan fortsatte med Saab 99 Turbo vars pyramidala succé 1977 tog Saabledningen på sängen.

Nu sattes turbon på den 21 centimeter längre och lyxigare 900:an. Plötsligt hade man en bil som höll för nästa steg i flerstegsraketen: internationalisering.

Det är nu Björn Borg kommer in i bilden. Och Ingmar Stenmark. The Superswedes. Utan att reflektera över det hade man fångat det svenska kynnet i en mening som löd ungefär: ”Vi är bäst i världen, men det är så självklart, så vi skryter inte om det.”

" Vi gömde den i bokföringen, skrev den på andra konton.”

Gunnar Larsson om att ingenjörerna under radarn hade byggt en så kallad attrapp, en hel bil utom karossen.

Saabs utvecklare hade slagit an en vibrerande sträng de knappt visste fanns: den udda skandinaviska bilen med nyckeln mellan stolarna och märkligt välvda vindrutan var plötsligt en internationell vinnare i Europa och USA, en exotisk särling positionerad ungefär som Apple och Mac i datavärlden.

Saab skapade samtidigt en bild av Sverige och blev en faktor, om än liten, som definierade oss som svenskar. Precis som Gustav Vasa, dalahästen och Abba hade gjort.

Internt på Saab var tankarna mer jordnära.

– Vi tyckte att superswedes var passade, säger Saab bildivisions före detta marknadschef Stieg Ingvarsson på telefon och fortsätter:

– De var ju världsstjärnor och då skulle Saab komma med under samma tak. Så gick våra tankar.

Men den nya imagen gällde bara utomlands. Här hemma i Sverige fortsatte Saab 900 att var en Svenssonbil.

En som gjorde en dygd av att köra vanliga bilar var dåvarande statsminister Olof Palme (S). Den opraktiske Palmes ciceron i bilköp livet igenom var den vänlige vaktmästaren Tage Holler på statsministerns stab.

1985 slog han till på en begagnad Saab 900 GLi från 1984 för att den råkade finnas i bilhallen i Midsommarkransen. Den var ljusgul, saknade elhissar och luftkonditionering. Lisbet Palme behöll den tio år efter Olofs död.

Trots stora säljframgångar med Saab 900 fortsatte förlusterna med ett par hundra miljoner kronor om året. Våren 1979 räknades det på nedläggning.

Ordföranden, den då 80-årige finansmannen Marcus ”Dodde” Wallenberg, fattade ett snabbt beslut: kör vidare.

Det var tur. Bara några dagar efteråt, i Connecticut i USA, tillträdde bil-Saabs nya USA-chef Robert J ”Bob” Sinclair.

Han insåg att amerikanarna älskade lyx och flärd.

Han själv älskade nya Saab 900.

Sinclair ökade Saabförsäljningen i USA, Saabs snart största marknad, under 60 månader i följd.

Och blev pappa till Saabs viktigaste bil någonsin.

I början av 1983 kallades han till Trollhättan och blev förevisad en strippad budgetversion av en tvådörrars Saab 900. Han vägrade sälja den. Men efter att ha suttit vid sitt skrivbord med en reklambild av en Saab 900 framför sig och klippt bort biltaket, sade han till cheferna i Sverige: ”Jag gör det om vi gör en cabriolet.”

Han fick ett motvilligt okej att bygga en prototyp i USA.

I september 1983 skulle den premiärvisas på bilvärldens motsvarighet till Hultsfredsfestivalen – Frankfurtsalongen.

Stig-Göran Larsson var med. Han minns hemligheterna. Hur inte ens styrelsemedlemmarna, inte ens Saab-Scanias dåvarande ordförande Sten Gustafsson, hade vetat vad som gömde sig under täcket.

Han minns suset i församlingen, hur fotografer stod på Volvobilar i montern invid för att kunna ta bilder. 900 cabrioleten i skimrande pearl-vit kulör med oxblodsskinns interiör blev salongens omsusade stjärna.

Saab 900 cabriolet spände broar till en ny värld av intellektuell strålglans med touch av det udda och icke-konformistiska.

I tidiga ”Seinfeld”-avsnitt drog Jerry Seinfeld entusiastiskt runt på Manhattan i en Saab 900 cab som också blev den heta innebilen i Kalifornien.

Och den blev lönsam. Mycket lönsam.

Men det stannade inte där.

I mitten av 1980-talet lade Saabingenjörerna in all turboprestanda och flärd de förmådde i ännu en ny modell.

Saab 900 Aero.

Inne på museet står flera 900:or parkerade. Jag låter ögonen vandra över bilarna. Tittar på dem en efter en. Som ett långsamt tack.

Blicken når min egen svarta Saab 900 Aero. Den svepande silhuetten är självklar – och helt egen.

Jag står så pass nära att jag också ser hur oerhört illa karossens plastsköldar passar – även det Saabs signum.

Liksom att det under huven ruvar motorvärldens då kanske mest kompetenta motor, en 16-ventilers turbo tagen direkt från den då nya 9000-modellen (som till slut blev resultatet av projekt X29) med hemisfäriska förbränningskammare som annars bara fanns i rena racingbilar: lädersätena, krängningshämmarna, något sänkt fjädring, taklucka och toppfart på 210 kilometer

i timmen skapade en helhet som lyftes till magi.

Som vanligt låg inga doktorsavhandlingar bakom strategin: man nyttjade helt enkelt Saab 9000:s nya motor i den gamla 900- modellen – som faktiskt blev först att få den nya motorn under 1984.

– Designchefen Björn Envall ritade in sköldar efter sidorna och snyggare framspoiler, vi kallade den Aero för att rida på flygarvet, säger Stieg Ingvarsson som då var marknadschef.

Jag sätter mig i det mjuka lädersätet på min egen Aero och åker ut i Trollhättan. Bilens proveniens skulle kunna vara en skröna från Saabs dåvarande marknadsavdelning: såld ny 1990 i franska Lyon och ägd av tre välrenommerade advokater efter varandra fram till 2017 när den såldes tillbaka till Sverige.

Det blubbande tomgångsljudet övergår till ett mjukt råmande vid gas. Servostyrningen fjädrar med tung känsla och eltakluckan glider undan för den blå Trollhättehimlen.

Jag drar med viss svårighet ner växelspaken till tvåan; det är som att rycka den genom en hög oljeindränkta benknotor.

Den mekaniska känslan fullkomligen vrålar till mig.

Det sker i dag annars bara i rena sportbilar som Porsche 911 Carrera eller Lamborghini Aventador. I dussinbilarna finns en osynlig vägg rest mellan förare och vägbana. Mellan dig och bilens själ.

Efter 3 000 varv per minut händer något: den orange turbonålen vispar i väg mot rött i den gröna instrumentbelysningens sken. Turbokicken trycker mig bak mot stolen och nackhåren reser sig.

Kanske är det just i en Saab 900 Aero eller cabriolet från slutet av 80-talet som utvecklingslinjerna i efterkrigstidens Sverige löpte ihop till ett zenit för bil-Saab och hela landet.

Sverige var i toppskiktet i den internationella välståndsligan. Självförtroendet nästan onödigt gott.

Det var då de kom: bil-Saabs sällsynta vinstår. Under sex år på 80-talet gjorde Saabs bilverksamhet rekordvinster, vissa år på runt en miljard.

Men festen vilade i huvudsak på Sveriges stora devalveringar och gynnsamma valutakurser. Tillverkningskostnaderna ökade stadigt och snart tjänade man bara pengar på de dyra turbo- och cabrioletversionerna.

Finanskrisen krafsade på dörren och 1989 blev förlusten för Saabs personbilsdivision hisnande 2,2 miljarder kronor. Året efter blödde Saab-bilarna med 3,3 miljarder.

GM gick nu in och köpte halva bildivisionen för 600 miljoner dollar.

Den amerikanska jätten räddade Saab.

Men magin falnade. Den breda tillverkningen av Saabs sista folkhemsbil, som samtidigt satte Sverige på kartan, lades ned den 26 mars 1993.

” Året efter blödde Saab-bilarna med 3,3 miljarder.”

Sverige började falla i välståndsligan.

Uppföljaren togs fram under tidsbrist. Saabingenjörerna tvingades basera den nya 900 på gamla Opel Vectra – som gick emot allt vad Saab stod för.

Senare skulle bil-Saab bli synonymt med kriser. En holländare i dubbelknäppt kavaj skulle försöka gjuta mod i bolaget men sluta i en rättssal.

Trollhättan skulle repa sig utan att bli sig likt.

Saabentusiaster skulle inte längre kunna köpa nya bilar men samlas på den årliga festivalen i

början av juni.

På Clarion originalradion analyseras det som kallas ett nytt politiskt landskap, det talas om en svag valuta och om Sarah Sjöström, simstjärnan som verkar oövervinnlig.
Hade Saab ännu funnits hade hon kanske varit nutidens superswede, liksom Zlatan varit för Volvo.
Då hinner vi ikapp en långtradare. Jag svänger ut, lägger mig i vänsterfilen och väntar några sekunder.
Vägljudet läcker in genom dörrarna som ett såll, varvtalet är för högt i landsvägsfart och tomgången icke-existerande.
Ingen säger något men både jag och fotograf Magnus vet. Tidsmaskinen fungerar än.
Full gas.
Turbonålen vispar upp mot rött.



Saab 900 SE Talladega Convertible 1997–98

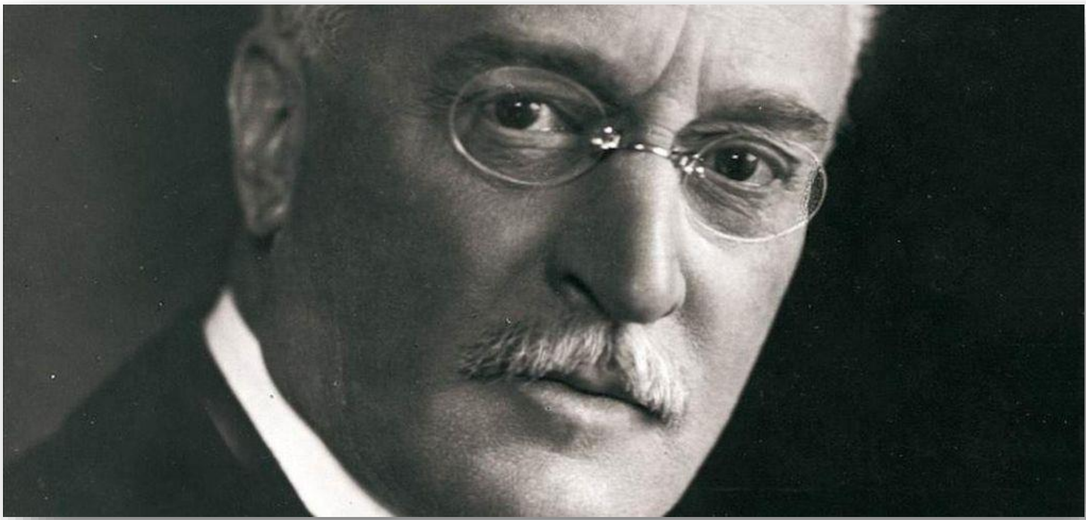


Saab 900 SE Turbo Coupe Talladega Challenge 1997

13. Dieselmotorn kunde blivit uppfinnarens död

Av Pär Brandt, publicerad 2015-08-10 06:48, uppdaterad 2019-05-24 10:12

För 130 år sedan, 1885, byggde Rudolf Diesel sin experimentverkstad i Paris för att utveckla motorn som fick hans eget namn. 10 augusti 1893 var den första dieselmotorn färdig att starta – vilket den gjorde. Men en exploderande motor höll på att döda honom och trots enorma framgångar skulle hans liv sluta i tragedi, 1913, bara 55 år gammal.



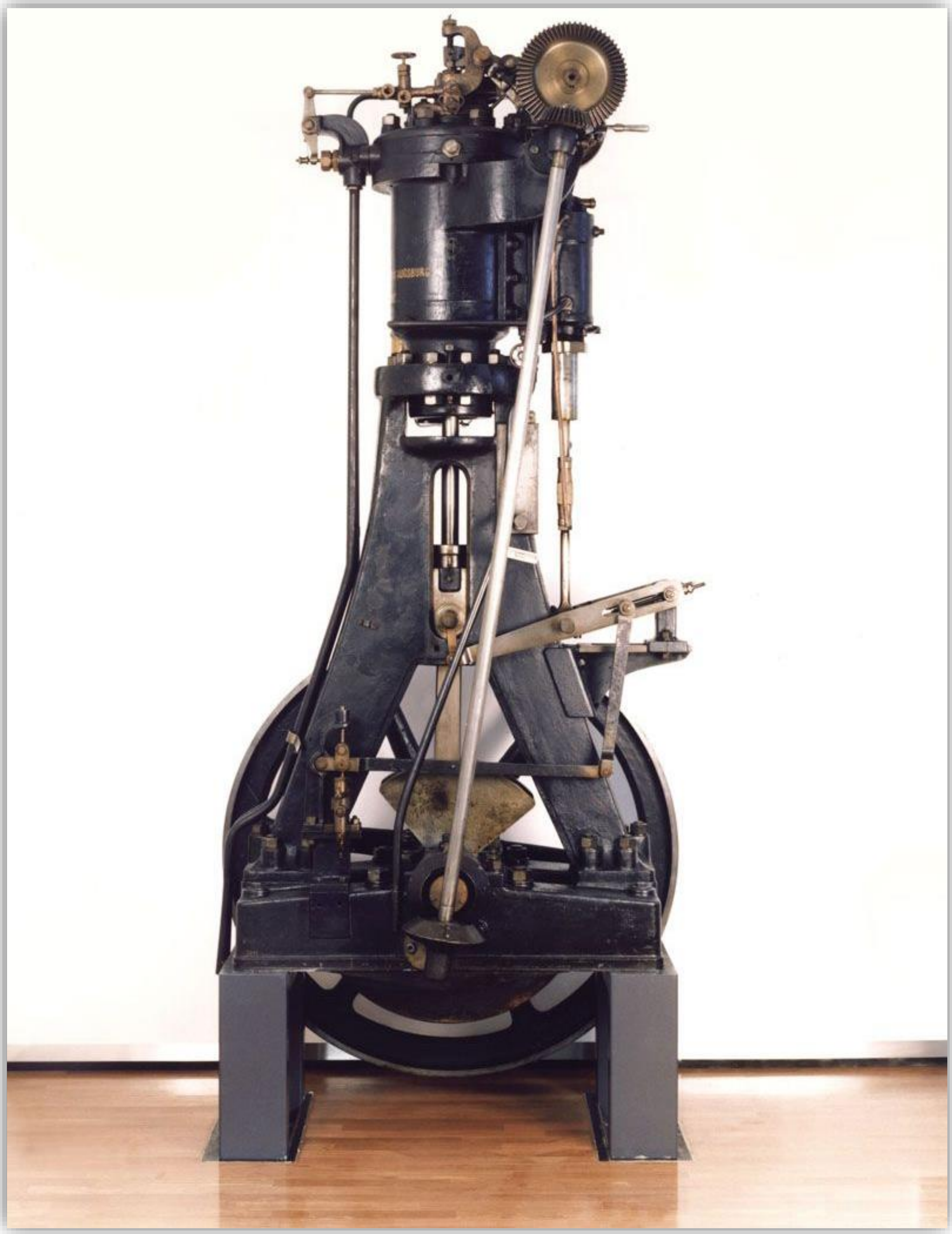
Rudolf Diesel blev enormt förmögen men förlorade allt och plågades av psykisk ohälsa. Han försvann 29 september 1913, från ett fartyg, och hittades död tio dagar senare.

Rudolf Diesel var sin tids universalgeni, eller renässansmänniska som vi säger ibland. Behärskade tre språk flytande och hade djupa kunskaper inom många områden, blev otroligt rik men förlorade allt. Trots sina stora framgångar kände han sällan någon lycka och plågades återkommande av psykisk ohälsa. Något som skulle leda till hans död, endast 55 år gammal.

Genom sitt tidiga arbete kylskåpsteknik blev Rudolf Diesel tillräckligt ekonomiskt framgångsrik för att kunna bygga sin egen experimentverkstad i Paris, 1885. Under tretton år skulle arbeta där med sin stora kärlek, motorer. 28 februari 1892 ansökte Rudolf Diesel om patent för den motorkonstruktion som skulle bära hans namn och bli dubbelt så effektiv som dåtidens ångmaskiner (där 90 procent försvann i förluster).

Nästa höst, 10 augusti 1893, startades den första dieselmotorn. Den drevs inte av dieselolja, som man kanske skulle gissa, utan jordnötsolja. Att tekniken med den självtändande förbränningen bara var i sin linda visade sig några månader senare när motorn exploderade under en testkörning och närapå dödade Rudolf Diesel. Den 17 februari 1894 kunde dieselmotorn köras på allvar och gick i en minut, vilket övertygade myndigheterna om att godkänna Rudolf Diesel patent på sin nya motorprincip.

Men redan fem år senare var de bränsleeffektiva dieselmotorerna spridda över världen och Rudolf Diesel kasserade in mångmiljonbelopp på sina patenträttigheter och licenser som såldes till olika motortillverkare.



Första dieselmotorn var en stor pjäs,
som efter några månaders testande exploderade och närapå dödade Rudolf Diesel.

Rudolf Christian Carl Diesel föddes av tyska föräldrar i Paris, 18 mars 1858. Pappan hade en liten verkstad för läderarbeten och Rudolf växte upp under enkla förhållanden. Tidigt visade Rudolf stort intresse för teknik och hade läshuvud. Hemma pratade han tyska, i skolan franska och hans mamma lärde honom dessutom engelska flytande.

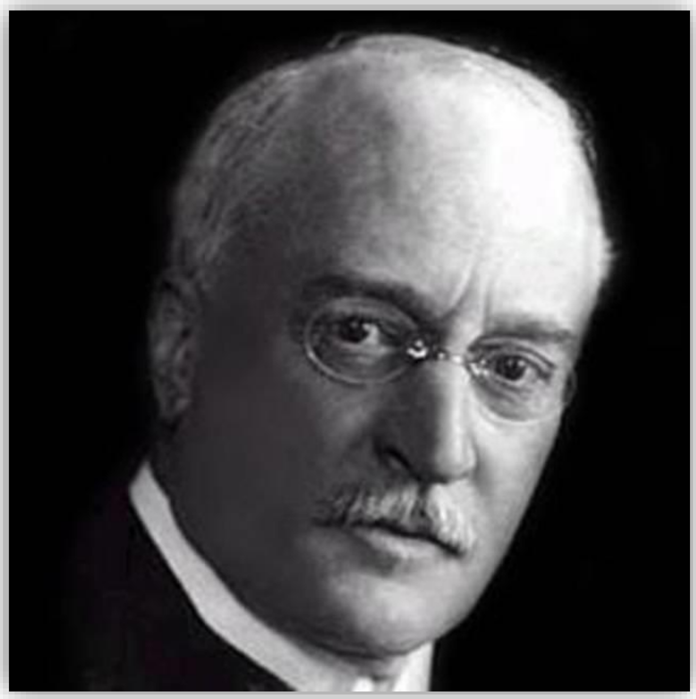
När fransk-tyska kriget var på väg tvingades familjen 1869 flytta till England. Rudolf fick fortsätta sin skolgång hos släktingar i Augsburg, södra Tyskland, och hamnade sedan i München där han visade utmärkta studieresultat. 1880 började Rudolf Diesel arbeta i Schweiz med ångmaskiner men var besviken över deras dåliga effektivitet.

Som 40-åring var Rudolf Diesel miljonär flera gånger om men att driva ett stort företag blev också mentalt pressande för honom och han sjukskrevs för depression under perioder. När Rudolf Diesels patent gick ut 1907 tilltar de ekonomiska bekymren och miljonerna strömmar ut ur företaget.

Den nedåtgående trenden går inte att stoppa. Rudolf Diesel blir inbjuden till en föreläsning i London och 29 september 1913 stiger han på sitt fartyg i Antwerpen. Rudolf Diesel äter middag med vänner på båten men till frukosten dagen därpå är han försvunnen, sängen står bäddad i hytten.

Den 10 oktober återfinns hans kropp flytande vid floden Schelde. Alla bankkonton är tömda och det verkade som att den utblottade Rudolf Diesel tagit sitt liv. Men det finns också en teori om att han blivit mördad eftersom han inte ville ge den tyska militären ensamrätt till dieselmotorn. Den här teorin stöds också av att Rudolf Diesel ska ha träffat representanter för brittiska marinen på båten, för att eventuellt sälja tekniken för användning i ubåtar.

Rudolf Diesel fick mycket kritik för sina patent, som vissa hävdade var stulna idéer. Den betydelsefulla vidareutvecklingen av dieselmotorn skulle göras av andra och där ska vi inte glömma bort Jonas Hesselman, som bland annat uppfann en reversibel dieselmotor. Något som skulle leda till dieselmotorns stora, kommersiella framgång som fartygsmotor.



Dieselmotorn blev en succé – men uppfinnaren fick ett tragiskt slut

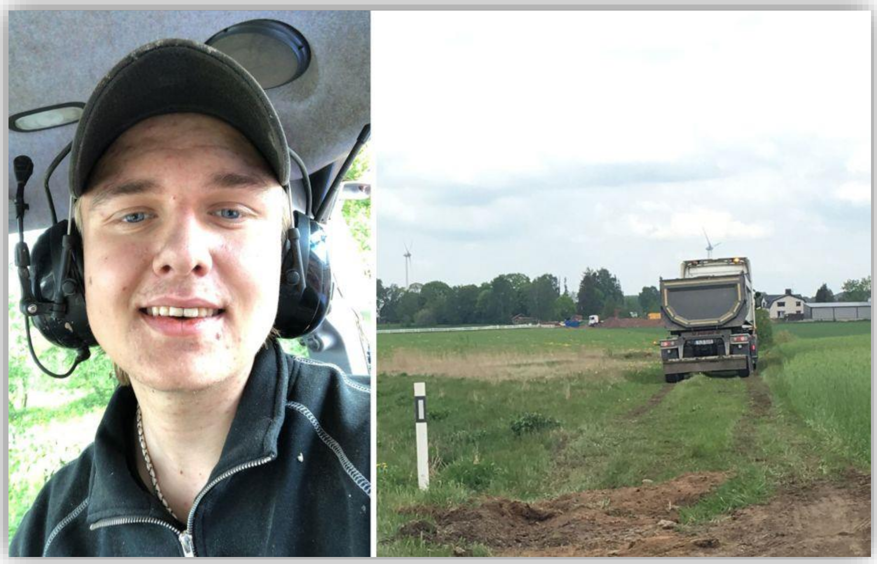


Wankelmotorns uppfinnare – fängslad och utkastad ur nazistpartiet

14. Kaspers hjältedåd hindrade lastbil från att välta

Av Jenny Åberg Publicerad 24 maj 2019 14:11

Han må vara van vid att köra traktor, men att snabbt gräva igen ett dike har Kasper Svensson aldrig gjort. Nu hyllas 17-åringen för sin hjälteinsats när en lastbil skenade på E20.



17-årige Kasper Svensson från Skara hyllas för sin hjälteinsats när en lastbil skenade på E20. Med sin traktor grävde han igen diket utmed vägen, så att lastbilen kunde ta sig ut på en åker utan att ekipaget välte.

Det var i måndags som en lastbilschaufför larmade om att han varken kunde bromsa eller få stopp på sitt fordon på annat sätt. Lastbilssläpet var fullt med jord och ekipaget vägde närmare 50 ton. Risken för en olycka var stor.

Polisen ryckte ut och såg till att vägen var fri för lastbilen, som färdades norrut på E20. Men för att få stopp på färden, beslutades att leda ut fordonet på en åker. Strax norr om Skara och något söder om Skånings-Åsaka-korsningen fanns en lämplig. Där ledde en traktorväg ut från E20. Problemet var bara att det fanns ett dike mellan åkern och bilvägen.

Relaterat: Polisen förklarar: Så stoppade vi den skenande lastbilen på E20

Stort pådrag

Då dök Kasper Svensson, 17, upp i sin traktor. Han går på Svenljunga naturbruksgymnasium till vardags, men har just nu praktik på en gård i trakten. Han hade varit hemma och ätit lunch när han såg en massa polisbilar.

– Jag tänkte att jag skulle stanna för att kolla läget, men innan jag hann det så kom det fram en polis och vinkade till mig, berättar Kasper.

Relaterat: Se polisens egen film: Här får de stopp på den skenande lastbilen på E20

Han frågade om han kunde hjälpa till och det kunde han. Det behövdes någon som kunde gräva igen diket och jämna till marken. Men det var bråttom. Om knappt tio minuter beräknades lastbilen dyka upp.

– Såg jag gjorde det. Det var lite stressigt, men jag tänkte att jag gör det bästa jag kan, förklarar Kasper.

Hann i tid

När lastbilen dök upp var han klar och föraren kunde tryggt styra ut ekipaget på åkern, där färden tog slut utan några allvarliga incidenter.

Annons

– Lastbilschauffören hörde av sig via Messenger senare och tackade mig av hela sitt hjärta. Om inte jag grävt igen diket kunde lastbilen vält, det kunde gått väldigt illa, konstaterar Kasper, som har översköljts av hyllningar under veckan.

– Många är imponerade över att jag kunde göra det på den tiden och det var ju lite chockartat arbetet, inte alls planerat. Jag har väl grävt och plattat till vägar förr, men aldrig så fort och på så kort tid.

Polisen har också tackat Kasper för insatsen och telefonen har ringt i ett. Inte minst har reportrar från olika mediabolag velat prata med hjälten. Själv tar han det hela med ro.

– Jag kände att det var kul att hjälpa till, inte trodde jag att det skulle bli så stort.

LÄS MER: Transportstyrelsen: ”Ett extremt ovanligt fall”

Se polisens egen film: Här får de stopp på den skenande lastbilen på E20



Jenny Åberg

SKARABORGS LÄNS TIDNING

15. Efter undersökningen: Scania hittar inget fel på skenande lastbilen

Av Oscar Strandberg

Publicerad 29 maj 2019 22:18

En lastbilsförare fick i förra veckan inte stopp på sitt skenande fordon på E20 mellan Skara och Götene. Hastigheten hade fastnat och färden slutade senare på en åker. Nu har tillverkaren Scania kommit med sin första tekniska undersökning.



– Alla system i lastbilen var nya i fullt brukbart skick, säger Scanias presstalesperson Hans-Åke Danielsson till TV4 Nyheterna.

Även Sveriges Radio P4 Skaraborg har rapporterat om den tekniska undersökningen.

Det var under måndagen den 20 maj som den 48 ton tunga lastbilen hade hakat upp sig i 50 kilometer i timmen och orsakade en stor polisinsats.

När polisen skickades ut var den skenande lastbilen vid Vårgårdatrakten och en timme senare färdades den mellan Vara och Skara. I en timme eskorterade flera polisbilar fordonet och trafikanter uppmanades att hålla sig undan.

Relaterat: Se polisens egen film: Här får de stopp på den skenande lastbilen på E20

Relaterat: Polisen förklarar: Så stoppade vi den skenande lastbilen på E20

Den mycket dramatiska händelsen tog därefter slut på en åker mellan Skara och Götene, strax söder om Skånings-Åsaka-korsningen.

Det efter att Kasper Svensson blivit stor hjälte. 17-åringen hade nämligen fyllt ett dike med jord med sin traktor, vilket gav lastbilschauffören möjlighet att köra ut på åkern.

Nu har lastbilstillverkaren Scania redovisat sin första tekniska undersökning.

Men något fel kan man inte hitta.

– Alla våra fordon är uppkopplade och systemen som används registreras. Det här är oerhört märkligt, säger Scanias presstalesperson Hans-Åke Danielsson till TV4 Nyheterna.

Annons

Transportstyrelsen har initierat en egen utredning om händelsen.

– Vi har mer material att gå igenom och analysera innan vi är övertygade om att det ligger till på det viset, säger utredaren Anders Gunneriusson till TV4.



Oscar Strandberg

16. Grattis Morris Ital!

Publicerad 3 juni 2009

I dag när vi firar Ingemar och Gudmar vill vi även rikta strålkastarna mot Morris Ital.



När British Leyland skulle rusta inför 1980-talet lät man den chefdesignern **Harris Mann** rita ett nytt frontparti och en ny akter till *Morris Marina*.

Resultatet kallades Morris Ital och snart spreds ryktet att det var Giorgetto Giugiaros företag Ital Design som stod "faceliften". Så var inte fallet, ItalDesign hade visserligen varit inblandade vid produktionsanpassningen av den "nya" bilen men mer var det inte.

Ital var liksom Marina baserad på mekanik från Morris Minor med **stötstångsmotor**, **stel bak-axel** och **bladfjädrar bak**.

Ital blev ingen försäljningssuccé men fanns ändå i broschyrerna till 1984 då den slutligen lades ned. De sista två åren tillverkades den i Austinfabriken i Longbridge.

Ital var den sista bilen som bar det traditionsfyllda namnet Morris.





Harris Mann hade en mycket tajt budget vid omgörningen av Marina till Ital. Pengarna räckte i alla fall till en hel del svart plast.



Bakljus som gick runt hörnen - helt i tiden.



Detta är lyxmodellen HLS. Det syns väl tydligt?



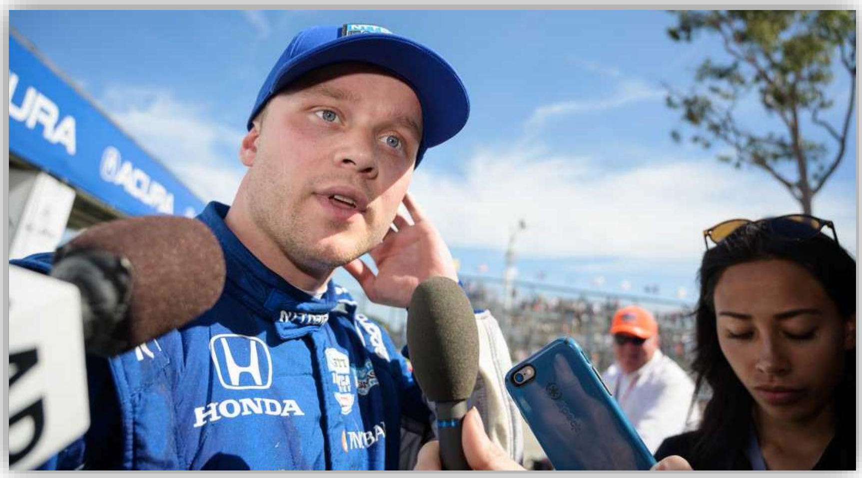
Karossverktygen såldes till Kina där Ital återuppstod som Huandu CA6430.

SPORT
BLADET

17. Felix Rosenqvist fyra igen

Av Anna Andersson 2019-06-02 00:33

Bästa rookie när IndyCar körde i Detroit



FILM: ***https://youtu.be/jLL2YlZbkiI***

Felix Rosenqvist hade chansen på sin första pallplats i IndyCar men fick återigen nöja sig med att vara fyra och bästa nykomling.

Loppet i Detroit sköts upp i ungefär en timme sedan ett oväder dragit in över banområdet. När det väl startade var det fortfarande väldigt blött på banan och förarna körde förhållandevis försiktigt under inledningen av loppet. Smartast av alla körde Josef Newgarden som tajmade sitt depåstopp perfekt innan det blev en gulflagg - det draget avgjorde loppet.

– Det var en perfekt strategi, säger Newgarden till NBC efter loppet.

– Jag är så glad över att vi kunde vinna, men nu ska jag snacka med killarna för det är race i morgon igen.

Bakom honom försvann flera favoriter i ett lopp som präglades av flera gula flaggor och körning bakom säkerhetsbilen. Bland annat tappade Will Power alla möjligheter till en framskjuten placering sedan ett av hjulen lossnat efter hans depåstopp och när en halvtimme återstod av loppet körde Felix Rosenqvists erfarne teamkollega Scott Dixon in i en däckstapel. Det misstaget gav svensken en fantastisk möjlighet att ta sin första pallplacering.

Rosenqvist på väg mot pallen

Rosenqvist avancerade till plats tre när Dixon försvann, men när ungefär en kvart återstod av loppet blev han omkörd av den tidigare F1-föraren Takuma Sato.

– Det var en tuff fajt, Felix är en ung förare som kör väldigt juste, sa Sato till NBC efter loppet.

Rosenqvist var till slut fyra i mål och bästa rookie i ett lopp som vanns av mästerskapsledaren Newgarden före Alexander Rossi och Sato. Detta var Rosenqvists andra fjärdeplats den här säsongen, han inledde sin karriär i IndyCar med att vara fyra på stadsbanan i St Petersburg.

Marcus Ericsson hade däremot ett tyngre lopp och slutade på plats tretton. **Redan i morgon söndag avgörs nästa kval och deltävling - på samma stadsbana i Detroit.**

SPORTBLADET

18. Marcus Ericsson tog sin första pallplats i Indycar

Av Anna Andersson 2 juni 201923:54

Slutade tvåa i Detroit



Marcus Ericsson tvåa i Detroit, tog sin första pallplats i IndyCar

Marcus Ericsson är tillbaka på prispallen. Efter fem tuffa år i Formel 1 bytte han till IndyCar och i Detroit tog han karriärens första pallplats. – Det känns fantatsiskt, säger svensken.

Helgens andra stadslopp i Detroit inleddes med en rejäl masskrasch redan på det andra varvet sedan tre bilar kommit in samtidigt i kurva 3. Will Power satsade för hårt och körde på Felix Rosenqvist. Incidenten skapade en kedjereaktion, men samtidigt som Rosenqvist åkte på en liten flygtur och förlorade ett antal placeringar lyckades Marcus Ericsson som startade från position tolv ta sig igenom trasslet och avancera i fältet.

Därefter bjöd loppet på ett antal incidenter, men Marcus Ericsson fortsatte att köra riktigt bra och han tog sig upp på andra plats i loppets slutskede. Trots två omstarter lyckades han hålla undan och kunde kliva upp på prispallen i IndyCar för första gången i karriären.

Det är hans första pallplats sedan 2013 - då körde han GP2.

– Det känns fantastiskt att få ta teamets första pallplats 2019, säger Marcus Ericsson till NBC efter loppet.

– Jag vill bara tacka teamet för allt det hårda jobbet som alla medarbetare har lagt ner. Vi har haft otur, gjort ett par misstag och att då få ta en pallplats efter allt de hårda jobbet som vi har lagt ner känns otroligt bra.

Tävlingen vanns av Felix Rosenqvists teamkollega, den regerande mästaren Scott Dixon, före Marcus Ericsson och Will Power.

– Det var strategin som avgjorde detta, den var helt fantastisk, säger Scott Dixon till NBC efter loppet.

– Vi kvalade inte riktigt bra i dag, men nu är jag mest glad över detta. Det är fantastiskt att få vinna här i Detroit.

Felix Rosenqvist som hade otur i masskraschen under loppets inledning gjorde sedan ett stabilt lopp fram till dess att det återstod sex varv. Då snuddade han muren vid ett tillfälle och fick någon skada på bilen för något senare tappa den in i den första kurvan. Därefter snurrade han ut i gräset och fick skador på bilen.

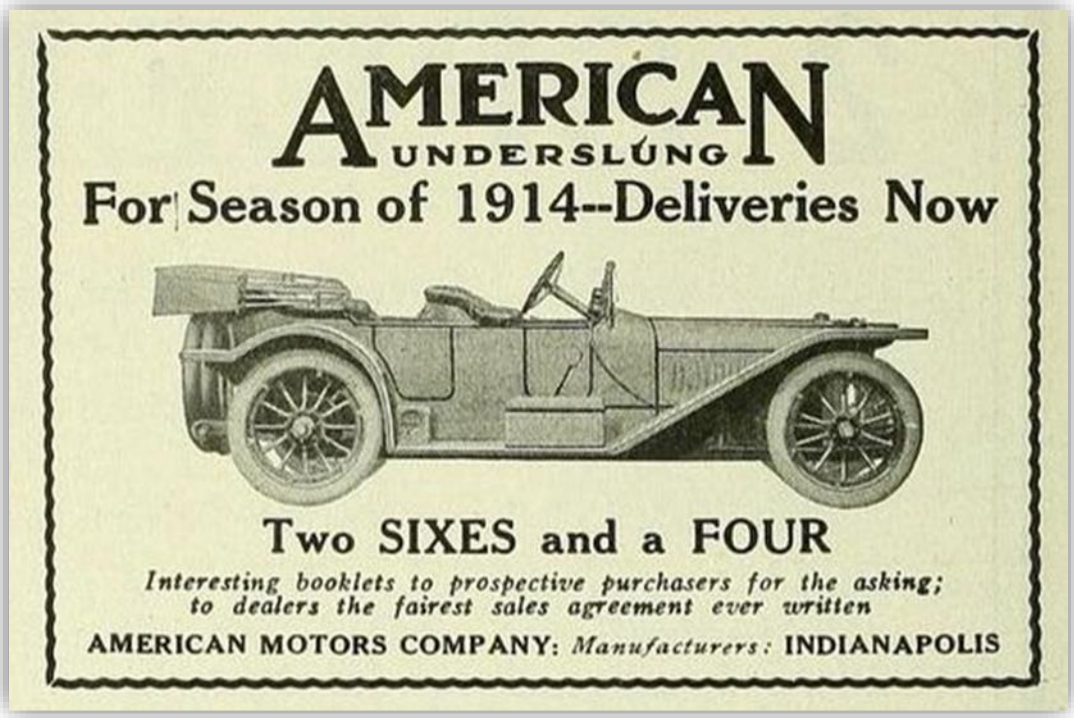
IndyCar fortsätter med sitt hårda tävlingsprogram och nästa helg avgörs den fjärde deltävlingen på tre veckor. Då tävlar mästerskapet i Texas och då handlar det återigen om ovalracing.



”Ingen som ser mig som en kvinna som vill köra racerbil”



Racingpanelen: ”Han hade enorm betydelse för F1”



SLUT